

Réponse donnée par M^{me} de Palacio au nom de la Commission

(25 avril 2003)

Comme déjà indiqué dans la réponse de la Commission à la question écrite E-0473/03 ⁽¹⁾ de l'Honorable Parlementaire, la première génération de spécifications techniques d'interopérabilité (STI), dans le domaine de la grande vitesse, a été adoptée par la Commission le 30 mai 2002. Celle visant le matériel roulant prévoit plusieurs dispositions pour la sécurité incendie, dont celle citée par l'Honorable Parlementaire relative à la durée de résistance au feu. Ces STI sont applicables à tout matériel nouveau, ainsi que, sous certaines conditions, aux projets de réaménagement/renouvellement. Ces STI assureront, dans le futur, non seulement une plus grande standardisation du matériel roulant et une meilleure circulation à travers les frontières, mais aussi une réelle concurrence sur des marchés qui étaient traditionnellement des monopoles de facto. Toutefois, cette mutation se fait progressivement, sur plusieurs années, et il est normal de constater des anomalies telles que celles citées par l'Honorable Parlementaire.

En ce qui concerne l'adoption par un État membre d'une règle de sécurité qui serait plus stricte que la règle communautaire, et la distorsion de concurrence qui pourrait en résulter, ce problème est en discussion dans le contexte du deuxième paquet ferroviaire ⁽²⁾ présenté par la Commission le 23 janvier 2002, et a fait l'objet d'un accord politique lors du Conseil «Transports» du 28 mars 2003.

⁽¹⁾ Voir page 134.

⁽²⁾ JO C 126 du 28.5.2002.

(2003/C 242 E/156)

QUESTION ÉCRITE E-0583/03**posée par Erik Meijer (GUE/NGL) à la Commission**

(28 février 2003)

Objet: Caractéristiques divergentes des lignes à grande vitesse empêchant leur utilisation par des trains à grande vitesse d'un type différent

1. La Commission peut-elle confirmer que, après les différences de largeur de voie datant des débuts des chemins de fer et les grandes différences de tension existant depuis l'électrification, nous sommes à présent confrontés à une troisième génération d'entrave à la compatibilité et à l'utilisation transfrontalière du matériel ferroviaire, du fait que les trains à grande vitesse d'une conception donnée peuvent difficilement être mis en œuvre sur des voies posées pour des trains d'une autre conception, même si ces trains sont prévus pour fonctionner avec des alimentations par caténaire de différentes tensions?
2. Sait-elle que ce problème est particulièrement visible sur les nouvelles lignes à grande vitesse ouvertes en 2002 en Allemagne et en Belgique, étant donné que seuls les trains allemands ICE-3 peuvent rouler sur la nouvelle ligne entre Cologne et l'aéroport de Francfort, alors que ces mêmes ICE-3 ne peuvent encore, sur la liaison Francfort-Bruxelles, emprunter la nouvelle ligne entre Liège et Louvain, ce qui leur fait perdre 14 minutes, alors que, outre les trains Thalys qui roulent à une vitesse maximale de 300 km/h, cette voie est également souvent utilisée par des trains belges sur des liaisons intérieures, à une vitesse maximale de 200 km/h?
3. Faut-il en conclure que la technique des différents trains à grande vitesse conçus depuis 25 ans en Europe est à ce point hétérogène qu'il est provisoirement impossible de réaliser l'objectif d'interopérabilité au sein de l'UE?
4. Comment pense-t-elle assurer la transition, dans le transport ferroviaire européen de personnes sur de longues distances, entre la situation imparfaite que nous connaissons aujourd'hui et le moment où la diversité actuelle limitant l'accessibilité prendra fin?

Réponse donnée par M^{me} de Palacio au nom de la Commission

(8 avril 2003)

Le problème de l'interopérabilité ferroviaire soulevé par l'Honorable Parlementaire n'est pas neuf. Le traité de Maastricht a demandé que la Communauté prenne les mesures nécessaires pour promouvoir l'interopérabilité du réseau transeuropéen de transport. Sur cette base, un processus de développement de

règles communautaires a été enclenché, d'abord par la directive 96/48/CEE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ⁽¹⁾, puis par la directive 2001/16/CE du Parlement et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ⁽²⁾. Ces directives mettent en place une procédure pour l'adoption de spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Dans le domaine de la grande vitesse, la première génération de STI a été adoptée par la Commission le 30 mai 2002 et est d'application depuis le 1^{er} décembre 2002 pour tout nouveau projet.

Les chemins de fer s'étant développés tout au long de leur histoire de manière exclusivement nationale, ce travail d'harmonisation du système ferroviaire est un travail de très grande ampleur. C'est la raison pour laquelle la Communauté a choisi une approche progressive, par étapes, en s'attaquant aux sujets les plus prioritaires: gabarit, écartement des rails, tension d'alimentation, sécurité des circulations, règles d'exploitation et de maintenance.

La mise en œuvre de l'interopérabilité passe par une stratégie de migration qui est complexe et spécifique à chacun des aspects techniques traités. La période de transition sera d'autant plus courte que les STI seront disponibles rapidement, et que leur mise en œuvre sera accompagnée par des actions appropriées au niveau communautaire.

⁽¹⁾ JO L 235 du 17.9.1996.

⁽²⁾ JO L 110 du 20.4.2001.

(2003/C 242 E/157)

QUESTION ÉCRITE E-0584/03

posée par Erik Meijer (GUE/NGL) à la Commission

(28 février 2003)

Objet: Danger présenté par l'alimentation électrique le long des rails de métro dans les tunnels étroits dépourvus de rampes piétonnes, pour les passagers fuyant un incendie.

1. La Commission sait-elle que la plupart des systèmes de métro destinés aux transports publics souterrains dans les villes fonctionnent au moyen d'une alimentation en électricité assurée par un troisième rail placé à côté des rails sur lesquels se déplacent les trains et que, si certains de ces rails d'alimentation surélevés sont protégés partiellement avec du bois (Hambourg) ou du plastique (dans la plupart des villes), le risque d'un contact mortel pour les personnes est toujours présent?
2. Est-elle en outre consciente que, en cas d'incendie dans des tunnels de métro, causé par des problèmes techniques ou par des actes délibérés, les passagers doivent pouvoir s'enfuir rapidement, notamment en raison de la combustion rapide de l'oxygène peu abondant dans les tunnels, mais que pratiquement tous les tunnels de métro construits avant 1980 ne comportent aucune rampe piétonne séparée et surélevée permettant la fuite des passagers?
3. Reconnaît-elle que les passagers qui doivent s'enfuir par des tunnels anciens et étroits en passant sur les voies, à côté du rail d'alimentation encore en fonction, courent un risque inacceptable, parce qu'ils doivent non seulement fuir l'incendie aussi vite que possible mais aussi éviter tout contact avec le rail d'alimentation qui constitue un obstacle?
4. Estime-t-elle qu'il ne s'agit plus, en l'occurrence, de problèmes purement locaux, mais d'un problème commun de sécurité qui prend une importance croissante et se présente dans de nombreuses villes européennes et est-elle d'avis que nous ne pouvons attendre des solutions locales qui, le plus souvent ne sont apportées qu'après une catastrophe?
5. Est-elle disposée à veiller à ce que, d'ici une date à déterminer, tous les tunnels de métro dans l'UE doivent comporter une rampe piétonne sûre distincte de la voie, et à ce que, lorsque les tunnels sont trop étroits pour le permettre ou que leur élargissement est impossible, l'alimentation en électricité ne soit autorisée que par un caténaire (comme pour les trams et les trains) ou par un rail d'alimentation situé en hauteur (comme à Madrid)?